ztm

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

MARZEC 2024



NOWY SYSTEM BILETOWY

Warszawski
Transport
Publiczny

Wesołych Świąt

Z okazji Wielkanocy,
wszystkim pasażerom
Warszawskiego Transportu Publicznego,
życzymy czasu pełnego wiosennego optymizmu,
radości i rodzinnego szczęścia.

Katarzyna Strzegowska
Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego



AKTUALNOŚCI

TEMAT NUMERU

PODRÓŻE Z KOMUNIKACJĄ

TWARZE WTP

iZTM
MAGAZYN ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Grochowska 316/320, 03-839 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Tomasz Kunert

Zespół redakcyjny:
Łukasz Majchrzyk, Katarzyna Kosmal, Leszek Peczyński

Opracowanie graficzne, skład
Agnieszka Buszka

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka iZTM)
www.wtp.waw.pl/iztm

Znajdziesz nas na:

www.wtp.waw.pl
www.facebook.com/wtp.warszawa
www.twitter.com/wtp_warszawa
www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Drodzy Czytelnicy,

W tym numerze dużo piszemy o metrze, nie tylko w Warszawie. W dobie zagęszczonych miast – centrów metropolii transport szynowy oddzielony od ruchu ulicznego jest najefektywniejszym środkiem komunikacji. W Trójmieście tamtejsza SKM jest kręgosłupem transportu publicznego, bo siatka torów kolejowych jest bardzo gęsta. W Warszawie rozwijana jest sieć kolei podziemnej, czyli metra właśnie, bo budowa nowych torów klasycznej kolei jest niemożliwa. Trwa budowa ostatniego odcinka drugiej linii, w przygotowaniu są kolejne dwie. Dla trzeciej linii rozpoczęło się projektowanie – kilka dni temu podpisana została umowa na projekt tej linii. I linia czwarta – tu miasto szuka wykonawcy materiałów przedprojektowych. Tak więc sieć metra będzie się sukcesywnie rozrastała. A to, że jest to popularny i sprawny środek transportu pokazują dane liczbowe. W 2023 roku z metra skorzystało ok. 24 proc. pasażerów więcej niż rok wcześniej, to ok. 40 mln osób!

Pracujemy nad nowym systemem biletowym. Chcemy, żeby był nowoczesny i łatwy w używaniu przez pasażerów. Co tu dużo mówić, obecny już się zestarzał. Jak może działać nowy pokazujemy na przykładzie Pomorza i Śląska – tam trwa właśnie wdrażanie zupełnie nowych systemów płatności za przejazdy. Czy taki będzie w Warszawie? Zobaczymy co zaproponują potencjalni wykonawcy w dialogu konkurencyjnym.

Podróżując z komunikacją lecimy tym razem poza Europę. Dubaj, nowoczesne miasto zbudowane na piaskach pustyni to nie tylko szklane biurowce i centra handlowe. To także sprawny i łatwy w korzystaniu system transportu publicznego, w sam raz dla turystów poznających nowe miejsca. W Dubaju są dwie linie metra, jak w Warszawie, również krzyżujące się na stacjach przesiadkowych. Automatyczne pociągi na większości tras jeżdżą na estakadach nad miastem a nie pod ziemią.

Życzymy przyjemnej lektury

WTP w okresie świąt wielkanocnych

Od czwartku 28 marca do 3 kwietnia inaczej będą kursowały pojazdy Warszawskiego Transportu Publicznego.

28 marca

Już w Wielki Czwartek uczniowie zaczynają przerwę świąteczną, więc i część autobusów będzie miała ferie. Zawiesimy kursowanie linii „szkolnych" **320**, **332**, **339**, **356**, **379**, a dla linii **114**, **121**, **142**, **150**, **152**, **164**, **211**, **314**, **502** nie będzie kursów wykonywanych tylko w dni nauki szkolnej. Autobusy linii **163**, **164**, **201** nie będą podjeżdżały pod placówki oświatowe, a linie **509** i **523** będą miały specjalne rozkłady jazdy.

Trochę rzadziej będzie kursowało metro - w godzinach szczytu na linii **M1** co 2 minuty 50 sekund, a na linii **M2** co 3 minuty 30 sekund.

29 marca

W Wielki Piątek WTP będzie funkcjonował bardzo podobnie do Wielkiego Czwartku. Zawieszone będzie kursowanie tych samych linii autobusowych co dzień wcześniej i te same autobusy nie będą podjeżdżały pod szkoły i uczelnie, z jednym wyjątkiem. W piątek 29 marca zaczyna się przerwa świąteczna w Szkole Głównej Gospodarstwa Wiejskiego i dlatego dla linii **401** nie będzie kursów wykonywanych w dni nauki szkolnej i akademickiej.

Autobusy tej linii nie będą jeździły do pętli Ursynów Płd., tylko z ulicy Wałbrzyskiej skręcą w Rolną i skończą trasę na pętli Metro Wilanowska.

Pociągi metra będą podjeżdżały na stacje z taką samą częstotliwością jak w Wielki Czwartek.

30 marca

W Wielką Sobotę ułatwimy pasażerom WTP dojazd na Cmentarz Północny. Uruchomimy linię cmentarną C40, która dowiezie warszawiaków z Metra Młociny pod bramę zachodnią największej warszawskiej nekropolii. W godzinach 9-16 zmieni się trasa autobusów linii 250, które ulicą Dziekanowską dojadą także pod bramę zachodnią Cmentarza Północnego. Autobusy 193 będą kursowały według zmienionego rozkładu.

31 marca – 1 kwietnia

Najwięcej zmian szykuje się w Niedzielę i Poniedziałek Wielkanocny:

- dla autobusowych linii dziennych (w tym linii lokalnych L) będzie obowiązywał świąteczny rozkładu jazdy;
- zawieszone zostanie kursowanie wybranych linii autobusowych: **102**, **107**, **117**, **118**, **125**, **126**, **129**, **139**, **156**, **168**, **182**, **187**, **188**, **193**, **196**, **200**, **201**, **207**, **219**, **221**, **222**, **226**, **228**, **234**, **256**, **512**, **514**, **516**, **Z-5**;
- niektóre linie: **131**, **134**, **143**, **154**, **164**, **194**, **202**, **218**, **251**, **521** i **735** będą miały skorygowane trasy.

W tych dniach zmiany obejmą też tramwaje, które:

- będą jeździć ze zmniejszoną częstotliwością: z 7,5' do 10' i z 15' do 20';
- zawieszone będzie kursowanie tramwajów linii **13**, **18**, **27**

Metro będzie kursowało według specjalnego rozkładu jazdy.

2 kwietnia

W poświąteczny wtorek nieczynne będą szkoły i odpoczywać będą studenci, więc zawieszone pozostanie kursowanie linii **320**, **332**, **339**, **356**, 379, nie będzie kursów szkolnych dla linii **114**, **121**, **142**, **150**, **152**, **164**, **211**, **314**, **502** i podjazdów szkolnych linii **163**, **164**, **201**.

Dodatkowo, linia **401** będzie miała skróconą trasę (do Metra Wilanowska), a linie **509** i **523** pojadą według specjalnego rozkładu.

Znów, tak jak w dniach 28-29 marca metro będzie podjeżdżało rzadziej na stacje - w godzinach szczytu na linii **M1** co 2 minuty 50 sekund, a na linii **M2** co 3 minuty 30 sekund.

3 kwietnia

W środę Warszawski Transport Publiczny wróci do codziennej rutyny, z jednym wyjątkiem dla linii **401**, której autobusy dojadą tylko do pętli przy Metrze Służew.



Ostrzegamy – promocyjne ceny biletów WTP to oszustwo!

W mediach społecznościowych pojawiają się posty sugerujące, że można kupić długookresowe bilety WTP w promocyjnej cenie. Przypominamy – Zarząd Transportu Miejskiego nie prowadzi takich akcji.

W sieci nadal trwa fala sponsorowanych postów, utworzonych z fałszywych profili, podszywających się pod Warszawski Transport Publiczny. Na grafikach pojawia się też logo WTP, tzw. „tetka", lub loga operatorów, a treść sugeruje, że bilety długookresowe można nabyć w niezwykle atrakcyjnej cenie.

To może być próba wyłudzenia pieniędzy, dlatego prosimy, aby nie klikać w żadne odnośniki dołączone do tych postów. Jednocześnie podkreślamy, że ceny biletów są regulowane uchwałą rady miasta st. Warszawy i nie są sprzedawane w innych cenach, niż ujęte [w oficjalnej taryfie](#).

Sprawa została już zgłoszona odpowiednim służbom.



Tramwaje jeżdżą po ulicy M. Kasprzaka i Wolskiej

3,5 kilometra torów oraz trzy pary wygodnych przystanków, a na wiosnę mnóstwo zieleni dookoła torowiska – tak prezentuje się nowa, oddana trzy tygodnie przed terminem trasa tramwajowa na ulicy M. Kasprzaka. We wtorek, 5 marca o świcie pojechali nią pierwsi pasażerowie. Ale to nie był koniec udogodnień komunikacyjnych dla mieszkanek i mieszkańców Woli – 25 marca tramwaje wróciły na ulicę Wolską.

– Dokładnie dwa lata temu rozpoczynaliśmy tę inwestycję, a dzisiaj tramwaj na ulicy M. Kasprzaka już kursuje. Mogłem się o tym sam przekonać – jadąc rano tu, na Wolę, „dziesiątką" – mówił Rafał Trzaskowski podczas inauguracji nowej trasy tramwajowej, którą można szybko dojechać do stacji metra M2: Rondo Daszyńskiego i Rondo ONZ oraz na stację kolejową Warszawa Wola, gdzie będzie wygodna przesiadka z pociągów Kolei Mazowieckich i SKM Warszawa. *– Nowa trasa bardzo ułatwi życie wszystkim mieszkankom i mieszkańcom Odolan oraz okolic ulicy Jana Kazimierza. Przyśpieszy też możliwość dostania się z Bemowa do centrum miasta* – dodał prezydent Warszawy.

Budowa nowej trasy tramwajowej objęła odcinek o długości niemal 3,5 km. Między ulicą Wolską a Skierniewicką zostały wybudowane nowe tory – około 2,3 km. Już istniejące na ulicy Wolskiej i M. Kasprzaka, o długości ok. 1,2 km, zostały przełożone do wykopu. Pasażerowie mogą korzystać tu z nowych przystanków: przy ulicy Płockiej, przy przystanku kolejowym Warszawa Wola oraz przy J.K. Ordona. Wszystkie są przystosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, opiekunów z dziećmi w wózkach i seniorów. Dotyczy to także przystanku w wykopie – Reduta Wolska. Na tym odcinku, tory tramwajowe zajęły miejsce jezdni. Z kolei, w miejscu rozebranych torów, które były obok, tramwajarze powiększają tereny zielone.

Nie tylko zielone tory

Na skraju torowiska i parku Powstańców Warszawy będzie podwójny, a miejscami nawet potrójny szpaler drzew.

– Posadzimy tu 94 drzewa, a ściany na przystanku Reduta Wolska zostaną pokryte bluszczem. W okolicach nowej trasy rozbetonujemy przestrzeń i powiększymy teren parku – będzie bardziej zielono, wygodnie, a przede wszystkim z korzyścią dla mieszkańców Odolan, czyli najszybciej rozwijającego się obszaru na Woli – mówiła Renata Niewitecka, przewodnicząca Komisji Ochrony Środowiska w Radzie Miasta st. Warszawy.

Nasadzenia krzewów, traw ozdobnych i bylin wyznaczono przy peronach tramwajowych, przy skrzyżowaniach, w pasach między jezdniami

oraz wzdłuż ulicy Wolskiej. Z kolei, drzewa zaprojektowano jako uzupełnienie szpalerów wzdłuż ulicy Wolskiej i M. Kasprzaka i w obrębie inwestycji. Tory na ulicy M. Kasprzaka zostały obsadzone rozchodnikiem. Łączna długość zielonych torowisk wyniesie tu 2,5 km.

Obecnie wszystkie strome tereny zielone wzdłuż trasy pokryte są szarymi płachtami materiału. To zrobione z recyklingu biodegradowalne maty z „zaszytymi" nasionami roślin, na których już za parę tygodni wyrosną łąki kwietne. Kilka tygodni później tramwaje wróciły na nowy odcinek torów na ulicy Wolskiej między Elekcyjną a M. Kasprzaka.

Warszawski program tramwajowy

- Oddanie do ruchu trasy na ulicy M. Kasprzaka nie kończy inwestycji tramwajowych w stolicy. W budowie jest obecnie ponad 11 km kolejnych tras. Kontynuujemy też prace nad tramwajem do Wilanowa, które powinny się skończyć przed nowym rokiem szkolnym, czyli pod koniec sierpnia. Przed nami budowa zapowiedzianej już linii do Dworca Zachodniego. Planujemy również kolejne, istotne dla mieszkańców miasta inwestycje tramwajowe – mówił Rafał Trzaskowski. – *Transport publiczny w Warszawie jest oceniany przez mieszkańców bardzo dobrze, a my przez cały czas w niego inwestujemy. To są największe inwestycje komunikacyjne w Polsce. Dzięki nim zmieniamy miasto. Nie dość, że dajemy totalny priorytet dla komunikacji miejskiej, to oprócz tego oczywiście walczymy o czyste powietrze, walczymy z ociepleniem klimatycznym* – dodał prezydent stolicy, który jednocześnie podziękował radnym miejskim i dzielnicowym oraz instytucjom rządowym za wsparcie komunikacyjnych inwestycji w Warszawie.

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej „Budowa wybranych odcinków tras tramwajowych w Warszawie wraz z zakupem taboru", a którego częścią jest nowa trasa na ulicy M. Kasprzaka, otrzymał wsparcie w kwocie 156 mln złotych.

– Warszawa otrzymała prawie 5 miliardów złotych dofinansowania z programu Infrastruktura i Środowisko. Ale na tym nie koniec wsparcia tymi środkami. Rozpoczynamy nowy program z funduszy europejskich na infrastrukturę, klimat i środowisko, gdzie Warszawa będzie również beneficjentem. Na ten moment dla miasta jest zagwarantowanych prawie 2 miliardy złotych – właśnie na rozwój transportu miejskiego. Czekając na dalsze projekty, w imieniu pani minister Katarzyny Pełczyńskiej-Nałęcz, gratuluję panie prezydencie zrealizowania kolejnej inwestycji transportowej, która wykorzystywała środki unijne – mówiła Katarzyna Zielińska-Heitkötter z Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej.

Inwestycję na ulicy M. Kasprzaka i Wolskiej wykonała firma Strabag za kwotę 205,4 mln zł.

Jak teraz kursują tramwaje?

Tramwaje linii **10** i **11** jeżdżą po nowych torach na ulicy M. Kasprzaka. „Dziesiątka" kursuje z Osiedla Górczewska na Wyścigi. Tramwaje linii **11** w dni powszednie w godzinach szczytu jeżdżą z pl. G. Narutowicza na Nowe Bemowo; są także kursy poza godzinami szczytu oraz w soboty i niedziele - do Cmentarza Wolskiego. Przy tej nekropoli kończą trasę także tramwaje linii **13** (Cmentarz Wolski – Kawęczyńska Bazylika). Tramwaje linii **26** (Metro Młociny – Wiatraczna) i **27** (Cmentarz Wolski – Wiatraczna) jadą prosto ulicą Wolską, z pominięciem Skierniewickiej i M. Kasprzaka. Nie kursują autobusy linii **Z26**.

Oto dokładne trasy:

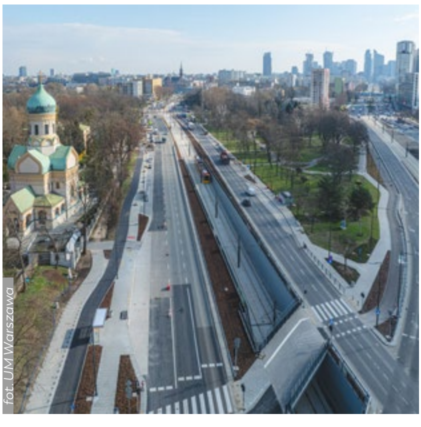
10: OSIEDLE GÓRCZEWSKA – Górczewska – Powstańców Śląskich – Połczyńska – Wolska – M. Kasprzaka – Prosta – al. Jana Pawła II – T. Chałubińskiego – al. Niepodległości – Nowowiejska – Marszałkowska – Puławska – WYŚCIGI;

11: NOWE BEMOWO – Powstańców Śląskich – Połczyńska – Wolska – M. Kasprzaka – Prosta – al. Jana Pawła II – T. Chałubińskiego – al. Niepodległości – Nowowiejska – Krzywickiego – Filtrowa – PL. NARUTOWICZA; kursy skrócone: CM. WOLSKI – PL. NARUTOWICZA;

13: CM. WOLSKI – Wolska – al. Solidarności – Targowa – Kijowska – KAWĘCZYŃSKA-BAZYLIKA;

26: METRO MŁOCINY – T. Nocznickiego – Wólczyńska – W. Broniewskiego – al. W. Reymonta – Powstańców Śląskich – Połczyńska – Wolska – al. Solidarności – Targowa – J. Zamoyskiego – Grochowska – WIATRACZNA;

27: CM. WOLSKI – Wolska – al. Solidarności – Okopowa – al. Jana Pawła II – ks. J. Popiełuszki – METRO MARYMONT.



fot. UM Warszawa

Weekendowe zamknięcia Traktu Królewskiego – zmiany tras autobusów

Od soboty, 30 marca, przez kolejne, wiosenne i letnie weekendy, Krakowskie Przedmieście zmieni się w deptak. Dla pieszych oraz rowerzystów przeznaczony będzie fragment Nowego Światu i Krakowskiego Przedmieścia – od ronda Ch. de Gaulle'a do skrzyżowania z Miodową. Autobusy linii 106, 111, 116, 128, 175, 178, 180, 222, 503, 518 i N44 pojadą trasami objazdowymi.

Trakt Królewski to jedno z ulubionych miejsc wycieczek mieszkańców i turystów odwiedzających stolicę. W najbliższych miesiącach znów będzie można w pełni docenić uroki tego miejsca wybierając się na spacer lub wycieczkę rowerową. Na weekendy ulice Nowy Świat i Krakowskie Przedmieście będą zamykane dla ruchu samochodowego.

Zmiany na odcinku od ronda de Gaulle'a do Senatorskiej będą wprowadzane w każdą kolejną noc z piątku na sobotę. Po raz pierwszy w nocy z 29 na 30 marca. Na zamkniętym dla ruchu odcinku będą mogli poruszać się wyłącznie niezmotoryzowani – piesi i rowerzyści. Podstawowa organizacja ruchu będzie przywracana w poniedziałki przed świtem.

Z weekendowego deptaku będzie można korzystać aż końca października (we wrześniu i październiku na odcinku tylko na odcinku od Świętokrzyskiej do Miodowej). Dodatkowo, Trakt będzie udostępniany także w czasie świąt i dłuższych weekendów: w okresie Świąt Wielkanocnych (od 30 marca do 1 kwietnia); weekendu majowego (od 1 do 5 maja), Bożego Ciała (od 30 maja do 2 czerwca) oraz Święta Wojska Polskiego (od 15 do 18 sierpnia).

W tym czasie autobusy linii **106**, **111**, **116**, **128**, **175**, **178**, **180**, **222**, **503**, **518** i **N44** pojadą trasami objazdowymi i według zmienionych rozkładów jazdy. Autobusy linii dziennych będą jeździły inaczej w soboty i niedziele, a nocne od nocy z piątku na sobotę do nocy z niedzieli na poniedziałek.

106

w kierunku Mariensztatu: OSTROROGA – ... – Królewska – pl. S. Małachowskiego – Kredytowa – Jasna – Świętokrzyska – M. Kopernika – ... – MARIENSZTAT;

w kierunku Ostroroga: MARIENSZTAT – ... – Świętokrzyska – Mazowiecka – pl. S. Małachowskiego – Królewska – ... – OSTROROGA,

111

w kierunku Gocławia: ESPERANTO – ... – Królewska – Marszałkowska – Al. Jerozolimskie – rondo gen. Ch. de Gaulle'a – ... – GOCŁAW;

w kierunku Esperanto: GOCŁAW – ... – Al. Jerozolimskie – Marszałkowska – Królewska – pl. marsz. J. Piłsudskiego – ... – ESPERANTO,

116, 180, 503

w kierunku Wilanowa, Natolina Płn.: CHOMICZÓWKA / KONWIKTORSKA – ... – Senatorska – Wierzbowa – pl. marsz. J. Piłsudskiego – Królewska – Marszałkowska – Al. Jerozolimskie – Bracka – pl. Trzech Krzyży – ... - WILANÓW / NATOLIN PŁN.;

w kierunku Chomiczówki, Konwiktorskiej: WILANÓW / NATOLIN PŁN. – ... – Nowy Świat – Al. Jerozolimskie – Marszałkowska – Królewska – pl. marsz. J. Piłsudskiego – marsz. F. Focha – Moliera – Senatorska – Miodowa – ... – CHOMICZÓWKA / KONWIKTORSKA,



128, 175 w kierunku Szczęśliwic, Lotniska Chopina: PL. PIŁSUDSKIEGO – Moliera – Senatorska – Wierzbowa – pl. marsz. J. Piłsudskiego – Królewska – Marszałkowska – Al. Jerozolimskie – … – SZCZĘŚLIWICE / PL. PIŁSUDSKIEGO;

w kierunku Pl. Piłsudskiego: SZCZĘŚLIWICE / LOTNISKO CHOPINA – … – Marszałkowska – Królewska – PL. PIŁSUDSKIEGO,

178 w kierunku Skorosze: KONWIKTORSKA – … – Miodowa – Senatorska – Wierzbowa – pl. marsz. J. Piłsudskiego – Królewska – Marszałkowska – Świętokrzyska – … – SKOROSZE;

w kierunku Konwiktorskiej: SKOROSZE – … – Świętokrzyska - Mazowiecka – pl. S. Małachowskiego – Królewska – pl. marsz. J. Piłsudskiego – marsz. F. Focha – Moliera – Senatorska – Miodowa – … – KONWIKTORSKA,

222 w kierunku Spartańskiej: PLAC TRZECH KRZYŻY – Al. Ujazdowskie – … – SPARTAŃSKA;

w kierunku Bielańskiej: SPARTAŃSKA – … – Al. Ujazdowskie – PLAC TRZECH KRZYŻY,

518 w kierunku Pl. Trzech Krzyży: NOWODWORY - … - Miodowa – Senatorska – pl. Bankowy – BIELAŃSKA; w kierunku Nowodwory: BIELAŃSKA – Bielańska – Senatorska – Miodowa - … - NOWODWORY

N44 w kierunku Dw. Centralnego: ZAJEZDNIA ŻOLIBORZ – … – Miodowa – Senatorska – Wierzbowa – pl. marsz J. Piłsudskiego – Królewska – Marszałkowska – Świętokrzyska – … – DW. CENTRALNY;

w kierunku Zajezdni Żoliborz: DW. CENTRALNY – … – Marszałkowska – Królewska – pl. marsz. J. Piłsudskiego – marsz. F. Focha – Moliera – Senatorska – Miodowa – … – ZAJEZDNIA ŻOLIBORZ.

Podczas zamknięć Traktu Królewskiego zawieszane są przystanki Foksal 01 i 02, Ordynacka 01 i 02, Uniwersytet 01 i 02, Hotel Bristol 01 i 02, Pl. Zamkowy 01 i 02.

Zmiany na ulicy Jana Kazimierza

Warszawscy drogowcy rozszerzyli prace na ulicy Jana Kazimierza. Wprowadzili ruch jednokierunkowy na odcinku od ulicy Gizów do J. Sowińskiego. Autobusy linii 255 zostały zastąpione linią Z-5.

Ulica Jana Kazimierza jest przejezdna jedynie w kierunku zachodnim. Spowodowało to zmiany w kursowaniu autobusów. Linia 255 została zawieszona, a jej miejsce zajęła zastępcza Z-5, kursująca na trasie jednokierunkowej:

Z-5: CM.WOLSKI – Fort Wola – Wolska – Kasprzaka – Ordona – Jana Kazimierza – Hubalczyków – Fort Wola – CM.WOLSKI.

Przystanki Sowińskiego, Jana Kazimierza, Goleszowska i Gizów w kierunku Śródmieścia są zawieszone.



719 bezpośrednio z Kampinosu do metra

Zarząd Transportu Miejskiego podpisał porozumienie z gminą Kampinos. Od marca mieszkańcy mogą dojeżdżać autobusami linii 719 bezpośrednio do Warszawy.

Od 2015 roku mieszkańcy Kampinosu mieli do dyspozycji autobusy linii L29, którymi mogli dojechać do pętli w Lesznie i tam przesiąść się do 719, kursujących do metra Bemowo. Od 4 marca mogą dotrzeć tam bezpośrednio.

Autobusy mają cztery kursy na wydłużonej trasie z Leszna do Kampinosu – dwa razy rano (o godz. 5:18 i 6:05 w kierunku Warszawy) i dwa razy po południu (o godz. 16:06 i 17:43 w kierunku Kampinosu). Koszt wydłużenia linii 719 (około 17,5 tys. zł miesięcznie) w całości pokrywa samorząd gminy.

Kampinos nadal obsługują autobusy linii L29, które zapewniają mieszkańcom dojazd do Leszna.

Metro na Bemowie już dwa piętra pod ziemią

Wiosenna pogoda sprzyja pracom na ostatnim odcinku linii M2 na Bemowie. Na stacji Karolin budowniczowie wybierają już ziemię z poziomu -2, a na Stacji Techniczno-Postojowej rozpoczęło się betonowanie kanałów przeglądowych w halach elektrowozowni.

Trwa budowa ostatnich trzech stacji linii M2 – Lazurowa, Chrzanów i Karolin – oraz STP Karolin. Obecnie największe zmiany można zobaczyć na stacji Chrzanów, gdzie powstaje płyta stropowa przyszłej stacji. To etap prac, który dobrze widać z poziomu gruntu. Z kolei na stacji Karolin, gdzie roboty są jeszcze bardziej zaawansowane, większość prac prowadzonych jest już pod ziemią. Wykonawca schodzi tu właśnie na poziom -2.



Coraz więcej betonu

Jeszcze inaczej wygląda sytuacja na placu budowy Stacji Techniczno-Postojowej Karolin. To ogromny, prawie 30-hektarowy teren, na którym obecnie powstaje zaplecze techniczne dla całej linii M2. Stoją już hale elektrowozowni i budynki administracyjne, stawiane są konstrukcje pozostałych obiektów. W najbardziej zaawansowanych pod względem etapu prac halach wykonawca rozpoczął już betonowanie kanałów przeglądowych dla pociągów kolei podziemnej.

Kolejnym, ważnym etapem na budowie linii M2 będzie rozpoczęcie drążenia tuneli, które połączą STP Karolin z istniejącą już – obecnie krańcową – stacją Bemowo. Początek prac przy użyciu maszyn TBM, czyli ogromnych wierteł, planowany jest na połowę tego roku.

Kiedy pojedziemy metrem na Karolin?

Na prawie czterokilometrowym, bemowskim odcinku drugiej linii metra zaprojektowano trzy stacje. Stacja C3 Lazurowa powstaje po południowo-wschodniej stronie skrzyżowania Lazurowej i Górczewskiej, w przestrzeni między pętlą tramwajową a Lazurową. Stację C2 Chrzanów zaplanowano pod ul. Rayskiego, w rejonie skrzyżowania z Szeligowską. Stacja C1 Karolin znajduje się pod ul. Sochaczewską, po północnej stronie skrzyżowania z Połczyńską. Za nią budowane jest zaplecze techniczne dla całej linii – STP Karolin. Zakończenie wartego 1,9 mld zł kontraktu i oddanie go do użytku pasażerom planowane jest w 2026 roku.

Początek prac projektowych III linii metra

Ponad 8 km długości i 6 nowych stacji będzie liczył pierwszy odcinek III linii metra na Gocław. Prezydent m.st. Warszawy Rafał Trzaskowski podpisał 8 marca umowę na zaprojektowanie nowej trasy kolei podziemnej przez konsorcjum ILF Consulting Engineers & Metroprojekt. Budowa linii M3 rozpocznie się w 2028 roku.

– *Zaczynamy projektowanie trzeciej linii metra – tak jak to obiecywaliśmy. Ta część tej linii, na którą podpisujemy kontrakt na projektowanie, będzie miała ponad osiem kilometrów i sześć nowych stacji. Mam nadzieję, że jeżeli uda się zapewnić unijne finansowanie, prace będziemy mogli rozpocząć w 2028 roku* – mówił Rafał Trzaskowski. – *To ma być linia obwodowa – linia, która wpisuje się przez tworzony przez nas system komunikacji w całym mieście. W związku z tym trzecia linia metra będzie dowozić pasażerów do pierwszej, drugiej oraz później – czwartej linii metra. Wszystkie nasze analizy pokazują, że linia M3 jest bardzo potrzebna i będzie bardzo efektywna* – dodał prezydent m.st. Warszawy.

Nowa linia zbliży Pragę do centrum – w zaledwie kilkanaście minut będzie można dotrzeć z Gocławia na Dworzec Wschodni czy Stadion Narodowy, które są dobrze skomunikowane z lewobrzeżną Warszawą. Zgodnie z Masterplanem Komunikacyjnym dla Warszawy w przyszłości linia M3 będzie wydłużona na lewy brzeg Wisły – na Mokotów – i będzie częścią spójnego systemu pięciu linii metra w Warszawie.

– *Warszawa tworzy dobrze zaplanowaną siatkę połączeń komunikacyjnych. Metro jest tylko jej*

częścią, która łączy się również z komunikacją autobusową i szynową – tramwajami i pociągami Szybkiej Kolei Miejskiej. Tylko w taki sposób transport publiczny w Warszawie może funkcjonować jako system naczyń połączonych – wyjaśniał prezydent stolicy.

Metro na Pragę

Pierwszy odcinek linii M3 będzie miał dokładnie 8,1 km długości i siedem stacji, w tym jedną już istniejącą, czyli Stadion Narodowy (jako węzeł przesiadkowy) oraz sześć nowych: Dworzec Wschodni, Mińska, Rondo Wiatraczna, Ostrobramska, Jana Nowaka-Jeziorańskiego, Gocław. Powstanie też odgałęzienie prowadzące do Stacji Techniczno-Postojowej na Koziej Górce.

– *Praga potrzebuje trzeciej linii metra. Będzie ona zlokalizowana w niezwykle intensywnie zabudowanej części Warszawy – Praga Południe to dzielnica, która jest druga pod względem liczby ludności w Warszawie, i na pierwszym miejscu, jeżeli chodzi o gęstość zaludnienia. Na jej terenie znajdują się obszary, w których gęstość zaludnienia sięga 26-29 tys. mieszkańców na kilometr kwadratowy. To właśnie w tych miejscach zaplanowane zostały stacje – m.in. dla komfortu pasażerów, ale też poprawy jakości powietrza* – mówił Jerzy Lejk, prezes Metra Warszawskiego.

Zadaniem wykonawcy będzie przygotowanie projektów budowlanych wraz z uzyskaniem pozwolenia na budowę. Zamówienie będzie podzielone na kilka etapów – m.in. opracowanie raportu o oddziaływaniu na środowisko wraz z uzyskaniem decyzji, uzyskanie decyzji ustalającej lokalizację linii kolejowej, opracowanie projektów budowlanych wraz z niezbędnymi decyzjami administracyjnymi oraz pełnienie nadzoru autorskiego.

Etap projektowania to czas, w którym można wprowadzić zmiany w otoczeniu stacji, które zmienią charakterystykę okolic przyszłych przystanków podziemnej kolei, w tym stacji Rondo Wiatraczna i Dworzec Wschodni. Na realizację przedmiotu zamówienia wykonawca będzie ma 36 miesięcy od daty zawarcia umowy.

5 linii metra do 2050 roku



Projekt i co dalej?

Etap projektowania I etapu realizacji linii M3 powinien zakończyć się w 2027 roku, natomiast uzyskana dokumentacja umożliwi ogłoszenie przetargu na jego budowę. Podpisanie umowy ze zwycięzcą tego postępowania planowane jest również na 2027 rok – tak by w 2028 można było rozpocząć prace budowlane.

– *Na budowę tej linii potrzebujemy ogromnych środków – około 5 miliardów złotych. Tak kosztownej inwestycji nie da się zrealizować bez wsparcia środkami z KPO czy z budżetu unijnego. Mam jednak nadzieję, że pieniądze się znajdą i będziemy mogli rozpocząć budowę linii M3 już za cztery lata. Równolegle zaczniemy prace przedprojektowe dotyczące czwartej linii metra* – wyjaśnia prezydent Rafał Trzaskowski.

W obowiązującym masterplanie dla Warszawy do 2050 roku, druga część linii M3 zostanie w przyszłości przedłużona – przez Wisłę i Mokotów – na Ochotę (stacja Żwirki i Wigury).

Równolegle z projektowaniem linii M3 prowadzone są prace przedprojektowe dla całej czwartej linii metra (26 km, 23 stacje + STP).

Obecnie w Warszawie powstają trzy ostatnie stacje na bemowskim odcinku linii M2, czyli: Lazurowa, Chrzanów i Karolin. Budowana jest również stacja techniczno-postojowa Karolin. To ostatni etap prac na tej linii, która w całości wydłuży się o kolejne 4 km tuneli i będzie oddana do użytku w 2026 roku. Sieć metra liczyć będzie wówczas 46 km – z 42-oma stacjami.

O wykonawcy projektu

Pierwszy odcinek III linii metra zaprojektuje konsorcjum: ILF Consulting Engineers Polska Sp. z o.o. (lider) oraz Metroprojekt Sp. z o.o. Złożyła ona oferty w wysokości dokładnie 78.181.260,00 zł brutto.

ILF Consulting Engineers Polska jest jedną z wiodących firm projektowo-doradczych i świadczy kompleksowe usługi w obszarach: energetyka i ochrona klimatu, środowisko, transport, zasoby naturalne i zrównoważony przemysł. Angażuje się w inwestycje dotyczące rozbudowy metra w Warszawie już od ponad 15 lat i uczestniczy m.in. w pracach przy 18 z 21 planowanych stacji II linii metra – wraz ze stacją techniczno-postojową.

Metroprojekt sp. z o.o. istniej na rynku od ponad 70 lat, wdraża nowoczesne technologie do prowadzenia wielobranżowych projektów infrastrukturalnych z dziedziny transportu. Od początku istnienia związany jest z Metrem Warszawskim.

Tramwaj na Zieloną Białołękę coraz bliżej

Tramwaje Warszawskie ogłosiły przetarg na zaprojektowanie trasy tramwajowej na wschodnią część Białołęki. Budowa tej oczekiwanej przez mieszkańców dzielnicy inwestycji powinna rozpocząć się w 2028 roku.

– *Po latach oczekiwania na decyzję środowiskową i po tym, jak wreszcie poprawia się sytuacja finansowa samorządów, mam dobrą informację – ogłaszamy przetarg na projektowanie tramwaju na Zieloną Białołękę* – mówi prezydent m.st. Warszawy Rafał Trzaskowski.



Wykonawca wybrany w przetargu przygotuje kompletną dokumentację projektową, umożliwiającą przeprowadzanie robót budowlanych. Uzyska też pozwolenie na budowę w trybie specustawy. Oferty można składać do końca kwietnia.

Jak pojadą tramwaje?

Trasa będzie miała prawie 6,5 kilometra długości. Rozpocznie się na Targówku przy skrzyżowaniu ulic Matki Teresy z Kalkuty i Rembielińskiej. Dalej będzie prowadzić ulicami św. Wincentego i Głębocką. Następnie kilometrową estakadą przejdzie nad trasą S8 i rondem Małej Brzozy.

Ostatni odcinek będzie biegł w rezerwie terenowej aż do Szkoły Podstawowej nr 112 przy ulicy Zaułek, gdzie znajdzie się pętla autobusowo-tramwajowa. Taki przebieg pozwoli na połączenie Zielonej Białołęki ze stacją drugiej linii metra Kondratowicza. Tramwaje będą mogły kursować nawet co 2-3 minuty. Czas przewidywanego przejazdu z pętli przy ulicy Zaułek do stacji metra przy L. Kondratowicza wyniesie około 15 minut, a do Dworca Wileńskiego około 30 minut.

Kiedy ruszy budowa?

Wykonawca wybrany w przetargu będzie miał około 42 miesięcy na realizację zamówienia. W pierwszym etapie wykona analizę obsługi komunikacyjnej połączenia wschodniej części Białołęki ze stacją metra Kondratowicza (z uwzględnieniem możliwości wykorzystania wspólnej trasy tramwajowo-autobusowej). Kolejny krok po wyborze jednego z trzech wariantów to opracowanie projektów budowlanych. Będą to projekty architektoniczno–budowlane i projekty wykonawcze dla samej trasy tramwajowej oraz pozostałej infrastruktury – takie, jak m.in. podstacje zapewniające dopływ energii elektrycznej, budynki techniczne i socjalne. Wykonawca opracuje także dokumenty wymagane do pozyskania decyzji pozwalających na rozpoczęcie robót budowlanych, w tym raport ponownej oceny oddziaływania inwestycji na środowisko. Pozwoli to na przyśpieszenie rozpoczęcia budowy trasy tramwajowej. Firma, która zbuduje tramwaj na Zieloną



Białołękę, dysponując kompletem uzgodnień z właścicielami podziemnych sieci i zarządcami dróg, będzie mogła wcześniej rozpocząć budowę.

W trakcie tych 42 miesięcy wykonane zostanie nie tylko opracowanie dokumentacji projektowej – to również czas na wszystkie formalności administracyjne związane z wydaniem decyzji, zatwierdzeń, opinii i pozwoleń. Najwięcej czasu może zabrać przeprowadzanie procedury ponownej oceny oddziaływania inwestycji na środowisko.

Realizacja robót budowlanych, po odebraniu dokumentacji projektowej i pozyskaniu niezbędnych decyzji administracyjnych, zaplanowana jest na lata 2028-2030. Trwają prace nad zapewnieniem finansowania budowy.

Dlaczego tak długo?

Tramwaje Warszawskie aż trzy lata czekały na wydanie decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych. Wniosek o wydanie tej decyzji został złożony w lipcu 2020 roku. Czas oczekiwania na wydanie przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska uzgodnienia dla tramwaju na Zieloną Białołękę był bardzo długi – w porównaniu z inną, o wiele większą inwestycją, jaką jest Centralny Port Komunikacyjny. Ten projekt decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach uzyskał w 9 miesięcy, po złożeniu wniosku w październiku 2022 roku i wydaniu decyzji w lipcu 2023 roku.

Kalendarium prac nad tramwajem na Zieloną Białołękę:

- 2017-2018: prace koncepcyjne, w tym badania geotechniczne, wstępne pomiary ruchu oraz koncepcja układu geometrycznego torów;
- 2018: przetarg na koncepcję wiaduktu tramwajowego nad trasą S8 wraz z dojazdami o długości ponad 1 km;
- 2018-2020: opracowanie dokumentacji środowiskowej, w tym raportu oddziaływania inwestycji na środowisko;
- lipiec 2020: złożenie wniosku o decyzję środowiskową;
- lipiec 2023: uzyskanie decyzji środowiskowej, wydawanej na podstawie uzgodnienia m.in. Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska;
- lipiec 2023 - luty 2024: przygotowanie przetargu na projektowanie z uwzględnieniem zaleceń z decyzji środowiskowej;
- 2024: wybór wykonawcy dokumentacji projektowej i rozpoczęcie prac projektowych wraz z pozyskaniem pozwolenie na budowę w trybie specustawy;
- 2028-2030: budowa tramwaju na Zieloną Białołękę.

Podziemny parking na placu Powstańców Warszawy prawie gotowy

Budowa wielopoziomowego, podziemnego parkingu w ścisłym centrum Warszawy na 420 miejsc postojowych niemal na finiszu. Na przełomie 2024 i 2025 roku – zarówno mieszkańcy, jak i odwiedzający Śródmieście, będą mogli wygodnie zaparkować tu samochód. Zmieni się również sam plac Powstańców Warszawy – powstanie na nim miejsce wypoczynku otoczone zielenią.

– *Budowę podziemnego parkingu w centrum Warszawy rozpoczęliśmy latem 2022 roku, a dziś obiekt jest niemal gotowy. Prace zakończą się pod koniec tego roku – w terminie. Pierwsi kierowcy zaparkują tu na początku 2025 roku* – mówi Rafał Trzaskowski.

Nowy parking pod placem Powstańców Warszawy będzie 4-kondygnacyjnym obiektem z 420 miejscami postojowymi, z czego 63 zostaną przeznaczone dla mieszkańców. Wyposażony będzie m.in. w ładowarki dla samochodów elektrycznych, a także ogólnodostępną toaletę.

– *Tuż po zakończeniu budowy parkingu, rozpoczniemy urządzane naziemnej części pl. Powstańców Warszawy. Powstanie wygodna i atrakcyjna przestrzeń, zachęcająca do spędzania tu wolnego czasu* – dodaje prezydent Warszawy.

Co już zostało zrobione?

Najcięższe prace zrealizowane zostały w 2023 roku – główne roboty koncentrowały się na postawieniu konstrukcji czterokondygnacyjnego obiektu. Pod koniec ubiegłego roku budowla była niemal ukończona – zaawansowanie prac wynosiło 95 proc. Wykonano także przyłącza mediów oraz prowadzono prace instalacyjne wewnątrz obiektu.

W pierwszym kwartale tego roku zakończyły się główne roboty żelbetowe, dlatego na początku marca z placu budowy można było pozbyć się części ciężkiego sprzętu, m.in. dźwigu-żurawia.

Dziś gotowe są już klatki schodowe, szyby windowe i trwają prace wykończeniowe przy spiralnej rampie wjazdowej. Sukcesywnie usuwane są stalowe słupy tymczasowe podtrzymujące podziemne piętra.

Ekipy budowlane zakończyły również wykonywanie wylewek posadzek w całym podziemnym budynku i zajęły się pracami wykończeniowymi, takimi jak budowa ścian pomieszczeń technicznych, układanie tynków czy wełny izolacyjnej na ścianach. Na stropie poziomu „0" układany jest system izolacji przeciwwodnej, a także trwa układanie gruntu.

Prace są już na tyle zaawansowane, że można się zająć systemem oddymiania i napowietrzania w całym obiekcie oraz wentylacji klatek schodowych. Montowane są też instalacje wodno-kanalizacyjne oraz przeciwpożarowe (tryskacze i hydranty). Jeszcze w marcu wykonawca chce rozpocząć montowanie wind.

W najbliższych tygodniach planowane są również prace przy wytyczeniu ciągów pieszych oraz nowego układu komunikacyjnego w okolicach placu – ulica Mazowiecka stanie się dwukierunkowa, możliwy będzie lewoskręt ze Świętokrzyskiej, a jezdnia wzdłuż budynku NBP zostanie otwarta.



Wypoczynek wśród zieleni

Zmieni się również teren nad parkingiem podziemnym, czyli sam plac Powstańców Warszawy. Zostanie on zagospodarowany w oparciu o koncepcję, która została wypracowana w trakcie konsultacji społecznych i warsztatów charrette w 2017 r. Będzie tu więcej zieleni – posadzonych zostanie 49 drzew oraz krzewy i byliny. Rośliny będą rosnąć na specjalnej glebie wspomagającej ich rozwój,

Na takich zmianach skorzystają mieszkanki i mieszkańcy – powstanie tu miejsce odpoczynku otoczone zielenią. Od strony ulicy Świętokrzyskiej stanie duża, obsadzona pnączami pergola, która zapewni schronienie od gorąca w upalne dni.

Projektanci nie zapomnieli również o miłośnikach jednośladów – na powierzchni placu będą zamontowane stojaki rowerowe.

Kto buduje parking?

Parking pod placem Powstańców Warszawy powstaje w formule koncesji, która jest rodzajem partnerstwa publiczno-prywatnego. Koncesjonariusz, spółka IMMO Park Warszawa, należąca do Mota-Engil Central Europe S.A., w całości sfinansuje koszty inwestycji – szacowane na ok. 85 mln zł – i będzie eksploatować parking przez 36 lat. Po tym czasie obiekt zostanie przekazany w zarządzanie miastu.

Partnerstwo publiczno-prywatne ma wiele zalet: buduje pozytywne relacje i współpracę międzysektorową, wykorzystuje innowacyjne rozwiązania stosowane przez sektor prywatny, podnosi efektywność przedsięwzięć i jakość przestrzeni miejskich zarówno publicznych, jak i tych komercyjnych.

Immo Park Warszawa Sp. z o.o. należy do Mota-Engil Central Europe, która jest jedną z największych firm budowlanych w Polsce. Specjalizuje się w budownictwie drogowym i mostowym, kubaturowym, kolejowym, elektroenergetycznym oraz Real Estate.

Nowe zadaszone przystanki na Bemowie

Przy ulicy Obrońców Tobruku stanęły cztery wiaty przystankowe. Lokalizacje wybrali sami mieszkańcy, którzy zagłosowali na nie w ramach projektu budżetu obywatelskiego pod nazwą „By nie moknąć na przystankach – wiaty autobusowe".

Nowe zadaszenia tym razem pojawiły się na przystankach Os. Leśne 01 i 02 oraz Fort Bema 01 i 02. Pozwolą pasażerom autobusów linii 197 i 201 schronić się przed wiatrem, deszczem lub słońcem.

Poza tym, że są funkcjonalne i zwiększają komfort podróżowania, nowe wiaty są proekologiczne, bo przeszklenia zostały odpowiednio oznakowane, żeby ochronić ptaki przed ewentualnymi kolizjami.

Mają także, co powoli staje się warszawskim standardem, zielone dachy. Rośnie na nich rozchodnik, który jest rośliną doskonale sprawującą się w warunkach miejskich. Dobrze toleruje duże różnice temperatury, nasłonecznienie i zmienną wilgotność. Są praktycznie bezobsługowe – nie wymagają podlewania i nawożenia, długo wyglądają świeżo i estetycznie.

Jednak największą zaletą rozchodnika są funkcje oczyszczania powietrza, chłodzenia i magazynowania wody. Z dachu jednej wiaty roślina pochłania rocznie ponad 7 kg dwutlenku węgla i ogranicza zapylenie powietrza o 15 -20 proc.

W słoneczne dni obniża temperaturę pod wiatą średnio o 3-5 stopni Celsjusza, a w czasie opadów magazynuje nawet do 150 litrów wody, co sprzyja retencji wody. Dzięki długiemu okresowi kwitnienia sprzyja także owadom.

Takich zielonych dachów w stolicy jest coraz więcej – dziś w sumie jest ich już 120. W tym roku, w ramach budżetu obywatelskiego, planowany jest montaż 81 zielonych dachów oraz 9 nowych wiat przystankowych.



Dzień Kobiet z komunikacją miejską

Za nami druga edycja konferencji „Komunikacja miejska jest kobietą" zorganizowanej w siedzibie Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie. Otworzyła ją Katarzyna Strzegowska, dyrektorka ZTM, która podkreśliła wartość i znaczenie kobiet pracujących w komunikacji miejskiej zaznaczając przy tym jak ważne jest przestrzeganie planu równości płci, który został wprowadzony w 2023 roku.

W pierwszej, porannej części konferencji udział wzięły także panie: Ewa Malinowska – Grupińska, przewodnicząca Rady Miasta Stołecznego Warszawa i Iwona Wujastyk przewodnicząca Komisji Infrastruktury i Inwestycji Rady m.st. Warszawy.

Potem uczestniczki i uczestnicy konferencji wysłuchali prezentacji Katarzyny Strzegowskiej „Kobiety w komunikacji miejskiej" dotyczącej roli i znaczenia kobiet oraz poznali statystyki dotyczące pań pracujących w transporcie miejskim.

Komunikacyjna Statystyka

- 76 proc. osób zajmujących się obsługą pasażera to kobiety; kobiety łagodzą obyczaje; trudne i konfliktowe sytuacje w komunikacji miejskiej rozwiązują siłą spokoju;
- 16 proc. zatrudnionych w WTP to kobiety;
- 48 proc. pracowników ZTM to kobiety (stan ten nie zmienia się od 2015 roku); połowa kierowników i dyrektorów to kobiety, 10 kobiet pracuje jako kontrolerki biletów;
- 20 proc. pracowników Tramwajów Warszawskich stanowi płeć piękna (jest 289 motorniczych co stanowi 20 proc. zatrudnionych na tym stanowisku, 35 proc. kobiet pracuje na stanowiskach kierowniczych). W szczycie porannym na miasto wyjeżdża 400 tramwajów, 83 z nich prowadzą kobiety,
- 8 proc. pracowników MZA to panie (jest 135 kierowczyń, co stanowi 4 proc. zatrudnionych, 70 proc. kobiet na stanowiskach kierowniczych),
- 16 proc. pracowników Metra Warszawskiego to kobiety (4 maszynistki, co stanowi 1,5 proc. zatrudnionych, 33 proc. pań pracuje na stanowiskach kierowniczych),
- 28 proc. pracowników SKM to panie (jest 1 maszynistka, a 43 proc. stanowisk kierowniczych zajmują kobiety),

Po wystąpieniu pani dyrektor Katarzyny Strzegowskiej wystartowała debata, którą poprowadziła pani Monika Beuth, rzeczniczka urzędu m.st. Warszawy – kobiety, wieloletnie pracowniczki komunikacji miejskiej rozmawiały między innymi o kwestiach związanych ze swoja pracą, jej cieniach i blaskach, ale również o zmianach jakie na przestrzeni lat zaszły w postrzeganiu kobiet pracujących w komunikacji i o zmianach technologicznych ułatwiających pracę.



W drugiej, popołudniowej części konferencji wystąpiła pani Aldona Machnowska-Góra zastępczyni Prezydenta m.st. Warszawy, Pełnomocniczka ds. kobiet, która mówiła m.in. o równości płci i o tym jak ważne jest wspieranie kobiet i wyrównywanie ich szans.

Następnie zabrani obejrzeli krótki film – sondę przeprowadzoną wśród mężczyzn, pracowników Warszawskiego Transportu Publicznego dotyczącą ich doświadczeń wypływających ze współpracy z kobietami. Był to doskonały wstęp do dalszych dyskusji o kobietach – toczonych przez mężczyzn.

W panelu pt. „Bo z dziewczynami..., czyli jak się pracuje z kobietami w komunikacji miejskiej" wziął udział zastępca prezydenta m.st. Warszawy pan Michał Olszewski, a także prezesi miejskich spółek przewozowych, panowie: Jan Kuźmiński (prezes Miejskich Zakładów Autobusowych), Dariusz Kostaniak (członek zarządu Metra Warszawskiego ds. inwestycji), Wojciech Bartelski (prezes Tramwajów Warszawskich) i Alan Beroud (prezes Szybkiej Kolei Miejskiej).

Panowie, uczestnicy debaty, dzielili się przemyśleniami i doświadczeniami dotyczącymi pracy z kobietami podkreślając jak ważną pełnią one rolę i jak doskonale odnajdują się na stereotypowo męskich stanowiskach.

Patronat nad Konferencją objął prezydent miasta stołecznego Warszawy Rafał Trzaskowski, matronat – Warszawska Rada Kobiet, a patronat medialny nad wydarzeniem sprawowało Radio Kolor.



Z Grekami o innowacyjności w transporcie

Uczestnicy wymiany zagranicznej Erasmus z Grecji odwiedzili w marcu siedzibę Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie. Podczas godzinnego spotkania uczniowie, szkolący się w zakresie szeroko pojętych kierunków związanych z elektomobilnością, poznali m.in. zasady funkcjonowania transportu miejskiego w aglomeracji warszawskiej.

Zagraniczni studenci byli zainteresowani nie tylko systemem biletowym w Warszawie i okolicznych gminach, ale także ekologią w transporcie. Padło wiele pytań dotyczących „zielonych" środków transportu, elektrycznych autobusów oraz przystanków z rozchodnikami.

Michał Piwowarski, starszy specjalista ds.transportu publicznego z Działu Organizacji Przewozów w ZTM zapoznał gości z wynikami

barometru warszawskiego, z którego wynika, że aż 93 proc. respondentów dobrze ocenia komunikację w stolicy, a 45 proc. badanych korzysta z WTP codziennie lub prawie codziennie, a przynajmniej raz w tygodniu do autobusu, metra czy tramwaju wsiada 20 proc. warszawiaków.

Warszawski ZTM chętnie dzieli się doświadczeniami i wiedzą. Wizyta studentów z Grecji jest jednym z wielu spotkań, jakie odbywane są każdego roku przy ulicy Grochowskiej. Przypominamy, że pracownicy ZTM regularnie odwiedzają szkoły, ucząc najmłodszych uczniów o komunikacji miejskiej, zasadach bezpiecznego podróżowania, zaletach używania transportu publicznego i dbałości o środowisko naturalne.



Pogotowie od czystości

Przez całą dobę i wszystkie dni w roku są gotowi do usunięcia niespodziewanych i nawet najbardziej nietypowych zanieczyszczeń z jezdni. Pogotowie Porządkowe Zarządu Oczyszczania Miasta szybko reaguje na to, co mogłoby powodować niebezpieczeństwo w ruchu dla pojazdów i pasażerów Warszawskiego Transportu Publicznego, kierowców i pieszych..

Ekipy Pogotowia Porządkowego Zarządu Oczyszczania Miasta (ZOM) tak, jak pogotowie ratunkowe czy gazowe, są w ciągłej gotowości do akcji, niezależnie od godziny, dnia czy warunków pogodowych. Ich podstawowym zadaniem jest usuwanie z ulic wszystkich nagłych zanieczyszczeń, które mogłyby stwarzać zagrożenie w ruchu drogowym, o co nietrudno w tak dużym mieście jak Warszawa. Pogotowie Porządkowe ZOM najczęściej wyjeżdża, aby posprzątać ładunki, które wypadły z samochodów, wycieki olejów, paliw i innych płynów, a także pozostałości po wypadkach i kolizjach. W zeszłym roku interweniowało 6,5 tys. razy.

Czyściej to bezpieczniej

Sygnał do wyjazdu ekipy pogotowia otrzymują z Centrum Dowodzenia w Zarządzie Oczyszczania



Miasta, gdzie trafiają zgłoszenia o konieczności posprzątania od innych służb – straży pożarnej czy policji, kontrolerów ZOM, Zarządu Transportu Miejskiego, a także Stołecznego Centrum Bezpieczeństwa.

- Sprawne usunięcie skutków zdarzeń drogowych znacznie ogranicza zagrożenia i uciążliwości, jakie niosą one za sobą dla kierowców i pieszych, a także milionów pasażerów, którzy codziennie korzystają z Warszawskiego Transportu Publicznego. – mówi Tadeusz Jaszczołt, dyrektor Zarządu Oczyszczania Miasta. – Dynamiczne działanie Pogotowia Porządkowego to jeden elementów kompleksowego systemu utrzymania czystości w mieście, taki, który pozytywnie oddziałuje nie tylko na bezpieczeństwo i estetykę stolicy, ale też ma bezpośredni wpływ na codzienne funkcjonowania miasta i komfort życia jego mieszkańców.

Piasek, olej, ciastka i dywan

Pogotowie Porządkowe sprząta pozostałości po wypadkach, zbite szyby i elementy karoserii. Usuwa plamy, które stwarzają zagrożenie poślizgiem – z olejów i paliw, które wyciekły z samochodów, ale także z innych substancji, pośród których były już farby, olej jadalny, a nawet miód i płynna czekolada.

Prawie połowa interwencji to sprzątanie ładunków, które wypadły z samochodów. Najczęściej są to materiały budowlane, jak cement, styropian czy gruz, niekiedy w bardzo dużych ilościach, jak 15 ton piasku, które wylądowało na jezdni al. Prymasa Tysiąclecia. Czasami jednak to, co trzeba zabrać z jezdni, może zaskakiwać – były to już tony owoców i skrobi ziemniaczanej, palety szklanych butelek czy ciasta. Pogotowie Porządkowe interweniowało też w sprawach nietypowych przedmiotów pozostawionych na przystankach WTP, m.in. pralki, zamrażarki, sterty kołder, dywanu, zestawu krzeseł czy drzwi.

Kolejnym zadaniem Pogotowia Porządkowego jest monitorowanie czystości w czasie świąt i uroczystości, imprez sportowych, a także wydarzeń jak np. Noc Muzeów. Czuwa nad porządkiem również podczas manifestacji i przemarszów, a jeśli jest taka potrzeba, zabiera pozostawione po nich przedmioty, jak bele siana czy jajka.

Regularne porządki

Pogotowie Porządkowe ZOM działa na warszawskich ulicach. W przypadku nagłych zanieczyszczeń na terenach dla pieszych i przystankach do akcji wkraczają grupy interwencyjnego sprzątania Zarządu Oczyszczania Miasta. Jednak dynamiczne reagowanie na niespodziewane zdarzenia to tylko jeden z elementów kompleksowego systemu utrzymania czystości w Warszawie. Jego podstawą jest przede wszystkim organizowane przez ZOM regularne sprzątanie 1300 km ulic, 3,5 mln m kw. chodników – w tym ponad 4,4 tys. przystanków WTP, a także codzienne opróżnianie 12 tys. koszy na śmieci, z których połowa to kosze przystankowe. To także codzienny monitoring czystości stolicy i współpraca z innymi zarządcami terenów, którzy również są odpowiedzialni za porządek w Warszawie. Istotnym wsparciem dla służb oczyszczania są ponadto głosy i spostrzeżenia mieszkańców, którzy swoje uwagi i pomysły, a także zgłoszenia miejsc, które wymagają sprzątania, mogą przekazywać do Miejskiego Centrum Kontaktu Warszawa 19115.



W e-POP MOŻESZ WIĘCEJ
NIE WYCHODZĄC Z DOMU

- ✓ zawnioskujesz o Kartę Miejską/Kartę Warszawiaka/nki;
- ✓ wyrobisz Kartę Ucznia;
- ✓ obsłużysz swoje ewentualne zadłużenie;
- ✓ spotkasz się z nami on-line jeśli masz pytania.

W Punktach Obsługi Pasażerów ułatwiamy
także obsługę wniosków wielorodzinnych i uprawnień.



Warszawski
Transport
Publiczny



Nowy system biletowy WTP

Czas na zmiany w Warszawskim Transporcie Publicznym. Zarząd Transportu Miejskiego rozpoczął prace nad nowym systemem biletowym. To będzie nowa jakość podróżowania po stolicy!

Dziś bilet w Warszawie to tradycyjny kartonik lub długoterminowy w postaci plastikowej karty. Coraz popularniejsze są bilety kupowane w aplikacjach – tą drogą w 2023 roku pasażerowie kupili ponad 40 mln biletów, najwięcej ze wszystkich kanałów sprzedaży. To znak, że czas wprowadzić nowoczesny system biletowy.

Proces rozłożony w czasie

W październiku 2023 roku ZTM ogłosił postępowanie w trybie dialogu konkurencyjnego na wybór wykonawcy. Ze względu na skalę przedsięwzięcia, proces wdrożenia jest rozłożony w czasie. Z nowego systemu biletowego skorzystamy za około trzy lata. Początkowo oba systemy biletowe, czyli obecny i nowy, będą funkcjonowały równocześnie. W tym czasie zostanie zmieniona infrastruktura biletowa – zostaną zainstalowane nowe kasowniki oraz urządzenia pokładowe w pojazdach, na stacjach metra i parkingach P+R. Po 2028 roku warszawiacy oraz goście stolicy będą mogli w pełni korzystać z możliwości systemu.

Rozwiązania pro pasażerskie – bilety na karcie płatniczej, dedykowana aplikacja mobilna i portal pasażera,

Osoby korzystające regularnie z transportu publicznego, po zarejestrowaniu się w systemie za pomocą aplikacji mobilnej lub portalu pasażera będą mogły kupować bilety okresowe, przypisane do indywidualnego konta pasażera oraz do wybranego przez użytkownika elektronicznego środka płatności. Pasażer zadecyduje czy chce bilet długookresowy w aplikacji, karcie płatniczej czy na plastikowej karcie miejskiej

Kartonikowe bilety z paskiem magnetycznym zastąpi karta płatnicza, telefon, zegarek do których przypisane zostaną niezbędne do opłaty za przejazd informacje. Będzie to możliwe dzięki wykorzystaniu MTT/PayG (Mass Transit Transaction/Pay As You Go), modelu płatności bezgotówkowych opracowanego przez Visa i MasterCard dla transportu publicznego. Dostępny będzie również bilet krótkookresowy papierowy z kodem QR. Nowy system pozwoli nam także zaplanować podróż – wyznaczamy cel, a on wybierze najkorzystniejszą trasę (którą zmieni w razie konieczności) oraz zaproponuje najkorzystniejszą opłatę.

Obsługa uprawnień, ulg i innych formalności związanych z transportem miejskim będzie wygodna, prosta i dostępna 24h/7 dni w tygodniu. Uprawnienia, zniżki, bilety specjalne będzie można załatwić z domu, z pracy, z podróży, nie trzeba będzie pamiętać o terminach, datach.

Turyści oraz pasażerowie okazjonalni, za przejazd zapłacą kartą płatniczą (w tym smartfonem lub smartwatchem z uruchomionymi płatnościami).

Wystarczy, że w momencie wejścia i wyjścia z pojazdu przyłożą ją do kasownika lub bramki metra. Na koniec dnia system automatycznie wyliczy i pobierze opłatę za przejazdy. Tym samym pasażerowie nie będą musieli się martwić o zakup biletów i ich kasowanie, a sama podróż przebiegnie szybko i sprawnie.



Nie tylko Warszawa stawia na nowe rozwiązania

Nowe systemy biletowe od niedawna działają w Trójmieście i w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Dla stolicy to ciekawe przykłady, bo pod względem liczby pasażerów, jeżdżącego taboru i współpracy między różnymi gminami są podobne do aglomeracji warszawskiej.

Płacenie za przejazdy transportem publicznym ma być szybkie, wygodne i najlepiej, gdyby odbywało się od razu w autobusie, tramwaju czy pociągu. Coraz mniej pasażerów jest gotowych na wizytę „w kiosku", żeby kupić sobie bilet kartonikowy. W tę stronę idą wszystkie nowe rozwiązania. Trwają prace nad wdrożeniem nowego systemu biletowego w Warszawie, a w międzyczasie możemy się przyglądać temu, co dzieje się w innych miastach.

Na odświeżenie swojego systemu zdecydował się Białystok, który w listopadzie 2023 roku zaczął wymieniać wszystkie kasowniki. Nowe urządzenia obsługują zbliżeniowe bankowe karty płatnicze oraz urządzenia z aktywną funkcją płatności zbliżeniowych NFC (telefon, smartwatch). Tutaj też można było uelastycznić taryfę. Osoby korzystające z tych udogodnień mają dodatkowe korzyści, wprowadzone przez Smart Taryfę BKM 2.0. Nowa taryfa zliczy kilka przejazdów jako bilety jednorazowe, 30- lub 60-minutowe, lub kombinację tych biletów, jednak całkowita sumaryczna opłata nie przekroczy ceny biletu 24-godzinnego - bez względu na to, że pasażer wykonał więcej niż cztery przejazdy.

Cały nowy system

W Polsce są dwa przykłady, na bazie których można sobie wyobrazić, jak to będzie wyglądało w stolicy: Trójmiasto i Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia.

W obu systemach (działają bardzo podobnie, bo wdraża je ta sama firma) w dalszym ciągu istnieją plastikowe nośniki, bo trudno zmusić pasażerów, którzy chcą ich używać, żeby przestali to robić, np. w Trójmieście każdy, kto chce, może wyrobić sobie kartę FALA - poprzez aplikację lub stronę internetową systemu.

Na południu Polski w okresie przejściowym działają dwa systemy. Ci, którzy mieli wyrobioną kartę w starym systemie Śląskiej Karty Usług Publicznych mogą z niej korzystać, ale wdrażany właśnie system Transport GZM działa niezależnie od systemu ŚKUP. Ulgi i bilety, które pasażer ma zakodowane na karcie, nie będą widoczne w systemie Transport GZM. Tak samo jest w drugą stronę – bilety i ulgi zapisane w systemie Transport GZM nie są widoczne w systemie ŚKUP.

Nowe systemy stawiają na nowe sposoby płatności, tym bardziej że pasażerowie coraz częściej korzystają z nowoczesnych sposobów płacenia. Jednak, jeśli komuś to nie na rękę, to może przy kupowaniu i kodowaniu biletów posługiwać się wyłącznie kartą bankomatową, albo zegarkiem czy telefonem z wbudowaną funkcją NFC (w systemie FALA można się zalogować do Portalu Pasażera, podając numer karty płatniczej).

Nowoczesne systemy biletowe wykorzystują rozwiązania opracowane przez światowe koncerny, zajmujące się płatnościami bezgotówkowymi. Wszystko odbywa się błyskawicznie i na jedno dotknięcie. Pasażer

wchodzi do autobusu czy tramwaju i przykłada kartę do urządzenia, w którym kupuje się bilety (w Trójmieście nazywa się to Falomat), a potem może zająć swoje miejsce.

Miesiąc po wprowadzeniu nowego systemu Trójmiasto chwali się na stronie systemfala.pl danymi ze sprzedaży biletów: „Aż 86% zakupów biletów pasażerowie czynią w najprostszym trybie, czyli przykładając swoją kartę płatniczą do czytnika lub falomatu, które znajdują się w każdym pojeździe komunikacji miejskiej w Gdańsku, Gdyni, Sopocie, Chojnicach, Słupsku, Pucku, Władysławowie i Lęborku, a także w powiązanych z nimi liniami podmiejskimi. Do takiej czynności można, ale nie trzeba posiadać konta FALA”.

Bez oczekiwania

Nic dziwnego, skoro to rozwiązanie jest wygodne. Karta jest od razu akceptowana i weryfikacja płatności odbywa się w tle i nie trzeba czekać na żadne potwierdzenie, jak np. przy kasie w sklepie, gdzie klient musi czekać na połączenie z bankiem i agentem płatniczym. Bilet jest przypisywany do nośnika, którym zapłaciliśmy (karty, zegarka, telefonu) i tę rzecz pokazujemy następnie kontrolerowi, który widzi, że dla tego nośnika przypisany jest określony bilet. Jeśli okaże się nieważny, bo np. na koncie nie było środków, to trafi na czarną listę, o czym „dowiedzą się” urządzenia kontrolerskie.

Kartoniki dalej też są w FALI. Jeśli są wykorzystywane, to nie działają tak, jak w Warszawie (pasek magnetyczny), ale drukowane są bezpośrednio z terminali i mają kod QR, generowane podczas drukowania. Przyłożenie biletu do czytnika oznacza moment skasowania.



W obecnie wdrażanych systemach dalej działają plastikowe karty, do których przyzwyczajeni są też pasażerowie w Warszawie. Karta FALA staje się swego rodzaju portmonetką i jest doładowywana do poziomu, jakiego potrzebuje pasażer. Można też na niej zakodować ulgę, z której ma prawo korzystać pasażer. Pasażer z Kartą FALA nie musi podchodzić do Falomatu (biletomatu). Wystarczy, że przyłoży kartę do któregoś z czytników (jest ich kilka w każdym pojeździe) i system ściągnie należność z uwzględnieniem ulgi na jednorazowy przejazd.

Oczywiście, jeśli ktoś chce, to w dalszym ciągu może zapłacić gotówką, a nawet jechać z biletem kartonikowym w ręku. Wystarczy, że wybierze się po niego kiosku, saloniku prasowego czy punktu obsługi pasażerów. Można też korzystać z ulg, do których ma się uprawnienia. Jednak nie zapisuje się ich na karcie bankomatowej czy na zegarku. Od tego jest konto w portalu pasażera, które może być spersonalizowane lub nie.

W systemie Transport GZM np. można utworzyć konto w portalu pasażera lub w aplikacji mobilnej. Jest jednak ważne zastrzeżenie. Na jednym telefonie można utworzyć tylko jedno konto w systemie. Jest to rozwiązanie stosowane bardzo często w aplikacjach bankowych. Jeżeli ktoś chciałby pożyczyć telefon dziecku, aby korzystało na nim ze swojego konta Transport GZM, to wcześniej musi wylogować się z aplikacji i odinstalować ją z urządzenia. Po ponownej instalacji w aplikacji będzie można zalogować lub utworzyć nowe konto.

Posiadanie konta (nawet bez jego personalizacji) daje możliwość śledzenia historii swoich podróży, zbierania danych czy prostego zgłaszania reklamacji. Tam zapisuje się każda transakcja i jeśli mamy wątpliwości co do jakiejś płatności, to nie musimy szukać w pamięci numeru taborowego pojazdu. Wystarczy, że wybierzemy z listy opłatę, którą chcemy zgłosić i wybierzemy przycisk „wyślij reklamację”.

Nowoczesne systemy biletowe pozwalają na wprowadzenie bardzo elastycznej taryfy. Doskonałym przykładem jest Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia, gdzie jest bardzo wiele miejscowości, położonych blisko siebie, a czasami wręcz zazębiających się swoimi granicami. Można kupić bilety działające na zasadzie „Start/stop”, jednorazowe, średnio- i długookresowe, a nawet „pakietowe” (wybrana liczba przejazdów jednorazowych, bez możliwości przesiadki na terenie całej sieci).

Oczywiście, jest to tylko dodatkowe udogodnienie. Do podróżowania komunikacją miejską przy nowym systemie biletowym nie trzeba mieć konta. Można dalej to robić incognito. Wystarczy, że wybierzemy się do punktu, w którym kupimy bilet za gotówkę.

Drewniane łodzie i automatyczne metro

To miasto może być sennym koszmarem ekologów i aktywistów klimatycznych – podstawowym środkiem transportu w Dubaju są samochody a drogowe arterie potrafią mieć i po 9 pasów ruchu w jednym kierunku. Ale wbrew takiemu pierwszemu wrażeniu, w tym największym mieście Zjednoczonych Emiratów Arabskich publiczny transport jest znakomicie rozwinięty i łatwy w korzystaniu.



Road and Transport Authority (RTA) – tak nazywa się dubajski zarząd dróg i transportu. Ma dużo szersze kompetencje niż warszawski Zarząd Transportu Miejskiego bo organizacja transportu publicznego jest tylko jednym z jego obszarów działalności - zajmuje się też m.in. prawami jazdy, rejestracją pojazdów, reklamą przy ulicach, inwestycjami i remontami drogowymi, taksówkami.

My opowiemy tylko o podróżowaniu po Dubaju transportem publicznym. Rozległe miasto liczy ponad 3,5 mln mieszkańców a rocznie odwiedza je kilkanaście milionów turystów z całego świata. Dlatego władze emiratu zdecydowały, że transport publiczny jest jednym z priorytetów rozwojowych miasta. A jeśli nie ma się właściwie żadnych ograniczeń finansowych, można zbudować efektywny i sprawny system. Zwiedzanie Dubaju publicznym transportem jest wolniejsze niż taksówką ale na pewno ciekawsze. Taksówki poruszają się owszem, szybko ale najczęściej dużymi arteriami i raczej nie można z nich zobaczyć wielu ciekawych miejsc ani poczuć klimatu arabskiego miasta. Turystom, którzy mogą sobie pozwolić na zwolnienie tempa, zdecydowanie polecamy RTA.



Wszystkie rodzaje transportu

W Dubaju są dwie linie metra (czerwona i zielona), jedna linia tramwajowa, około 300 linii autobusowych, promy, taksówki wodne, kolej monorail, łódki abra. A wszystko połączone w spójną sieć – są dogodne węzły przesiadkowe gdzie łatwo przesiąść się między różnymi środkami transportu, dworce autobusowe grupujące po kilka linii autobusowych. Orientację i korzystanie z sieci ułatwi aplikacja RTA z wyszukiwarką połączeń. Wszystkie przydatne informacje są także na stronie internetowej RTA (z możliwością tłumaczenia dowolnych fragmentów na kilkanaście języków, w tym polski).

Wszystkie pojazdy RTA są niskopodłogowe, jest w nich klimatyzacja, monitoring, informacja pasażerska, są czyste i dobrze utrzymane. Istotne informacje dla pasażerów (łącznie z taryfikatorem kar) są na naklejkach w formie piktogramów i krótkich komunikatów, także po



angielsku. W transporcie publicznym obowiązuje sporo zakazów, które tworzą swoisty savoir-vivre. Jedną z ważniejszych zasad jest wydzielenie części pojazdu tylko dla kobiet i dzieci. W Dubaju z względu na to, że jest centrum biznesowo-turystycznym, tolerancja jest większa ale religijne zakazy i nakazy także obowiązują. W praktyce wygląda to tak, że obecność kobiet i dzieci w ogólnodostępnej przestrzeni w pojeździe jest tolerowana, ale mężczyzna nie może podróżować w części dla kobiet.

W autobusach, tramwaju i metrze płaci się za przejechaną odległość a nie za czas czy jednorazową podróż (jest tu jeden wyjątek ale o tym za chwilę). Obszar obsługiwany przez transport RTA jest podzielony na strefy (jest ich siedem) i koszt podróży jest naliczany w zależności od tego, ile stref przekraczamy. Pasażer musi po wejściu do autobusu czy tramwaju albo przy przekraczaniu bramki metra przytknąć kartę NOL do kasownika lub czytnika bramki; to samo musi zrobić na zakończenie podróży. System sam nalicza opłatę i pobiera z karty. Transport wodny ma oddzielne taryfy, płaci się zazwyczaj za jednorazową podróż.

A co to jest karta nol?

To karta-elektroniczna portmonetka, którą płaci się za przejazd ładując ją określonymi kwotami w biletomatach. Za pierwszym razem trzeba za kartę zapłacić (część opłaty za kartę jest potem wykorzystywana do płacenia za przejazd), potem wystarczy ją doładowywać w miarę potrzeby. Do wybory są trzy rodzaje karty – Silver, Gold i Blue. Blue jest kartą spersonalizowaną; dla turystów najodpowiedniejsze wydają się być Silver i Gold. Obydwie kosztują tyle samo (25 dirhamów, w tym 19 na przejazdy), ważne są przez pięć lat, umożliwiają wstęp do tych samych parków i muzeów. Na czym polega więc różnica? Z kartą nol Gold Card można w metrze i tramwaju zająć miejsca w strefie Gold Class wyposażonej w ustawione wzdłuż kierunku jazdy wygodne fotele, a ponieważ przejazd w wydzielonej klasie jest dwa razy droższy, to pasażerów jest mniej i w tej części pojazdu nie ma tłoku. Jest jeszcze jeden rodzaj nol – nol Red Ticket. To bilet papierowy, który można naładować maksymalnie na 10 jednorazowych podróży.

Metro

Metro w Dubaju to kolej naziemno-podziemna – w ścisłym centrum oraz pod Zatoką Dubajską (Dubai Creek) pociągi jadą w tunelach, na pozostałych odcinkach tory biegną po estakadach, co dla turystów może być pewnego rodzaju atrakcją bo można zobaczyć sporą część miasta z góry. Pociągi są całkowicie automatyczne, nie ma w nich maszynistów – pracownicy RTA jacy się w nich pojawiają, to kontrolerzy biletów. Cała sieć metra sprawia wrażenie oddzielnego świata – po przekroczeniu automatycznych drzwi wejścia na stację znajdujemy się w zamkniętym pomieszczeniu o stałej temperaturze i wilgotności. Korytarze, hale odpraw, perony i oczywiście pociągi są klimatyzowane. Na krawędzi peronów są przeszklone ściany otwierające się tylko wtedy, gdy zatrzyma się pociąg i otworzy drzwi. Tak więc nieklimatyzowana przestrzeń w metrze ma szerokość kilkunastu centymetrów – tyle, w jakim odstępie od krawędzi peronu jest pociąg.

Dwie linie, czerwona i zielona spotykają się na dwóch stacjach przesiadkowych, po dwóch stronach zatoki. Upraszczając można powiedzieć, że czerwoną można się poruszać po nowej części





Dubaju, zieloną po obszarach dawnej zabudowy, po tradycyjnym arabskim mieście. Metro jest dobrze skomunikowane z siecią autobusową – na każdej stacji można się przesiąść do autobusów odjeżdżających w oddalone od metra rejony.

Autobusy

Siatka połączeń autobusowych jest naprawdę imponująca. Autobusem można dojechać właściwie wszędzie ale uwaga, trasy są tak układane, aby autobus „penetrował" różne zakątki na swojej trasie, często więc wjeżdża w obszary zabudowy mieszkaniowej czy przemysłowej i tam krąży zbierając pasażerów. To wydłuża czas podróży, dlatego warto sprawdzić w aplikacji najszybszy dojazd do celu. Przystanki są dosyć często ale to zależy od konkretnej linii. W gablotach przystankowych są umieszczone rozkłady jazdy ze symbolicznymi schematami tras autobusów odjeżdżających z tego konkretnego przystanku, z zaznaczonymi możliwościami przesiadek do innych. Na części przystanków stoją wiaty, oczywiście klimatyzowane.

Tramwaj

Jest jedna linia tramwajowa o dziwnej, okrężnej trasie. Ale także do wykorzystania – można tym tramwajem dojechać np. do stacji kolei The Palm Monorail na sztuczną wyspę Palm Jumeirah. Podróż koleją od podnóża „pnia" sztucznej wyspy w kształcie palmy do jej zwieńczenia nad „liśćmi" jednym z charakterystycznym budynków Dubaju, hotelem Atlantis, jest turystyczną atrakcją. Wagony jadące na wysokiej estakadzie pozwalają zobaczyć usypaną w Zatoce Perskiej „palmę" z innej pespektywy. Uwaga, na kolej monorail kupuje się oddzielne bilety.

Transport wodny

To promy i taksówki wodne, którymi można pływać po zatoce. Mają swoje trasy i rozkłady, można je sprawdzić np. na stronie internetowej; na nie także kupuje się oddzielne bilety. To nowoczesne jednostki pływające. Natomiast łodzie abra, którymi można przekraczać Zatokę Dubajską, to tradycyjne drewniane łódki. Niektóre wyglądają jakby miały za chwilę zatonąć ale bez obaw – załoga niezwykle sprawnie nimi manewruje i bezpiecznie przewozi z brzegu na bieg. Jest ich prawdziwe zatrzęsienie a opłata symboliczna – 2 dirhamy.



Tomasz Janowski, Szybka Kolei Miejska – Bezpieczeństwo przede wszystkim

Pan Tomasz od trzech lat pracuje na stanowisku rewidenta taboru w Szybkiej Kolei Miejskiej.

Wcześniej przez trzynaście lat był elektromonterem na kolei, w tym sześć lat w SKM, wykonując tym samym swój wyuczony zawód. Odkąd pamięta, lubi majsterkować i przywracać sprawność zepsutym urządzeniom. Stanowisko rewidenta jest zatem naturalnym wyborem. Praca pana Tomasza polega na nadzorowaniu stanu taboru i wykrywaniu ewentualnych usterek czy nieprawidłowości. Jego zadaniem jest ocena sprawności pociągów eksploatowanych przez Szybką Kolej Miejską, nadzór nad bieżącymi naprawami, przeglądami technicznymi i podejmowanie ostatecznej decyzji, czy skład wyruszy w trasę. Ta praca wymaga wyjątkowych predyspozycji – drobiazgowości, umiejętności skupiania się na szczegółach. Dzięki temu można wykryć nawet najmniejsze usterki czy nieprawidłowości w taborze.

Praca rewidenta to przestrzeganie ścisłych procedur. Nie ma mowy o jakiejkolwiek przypadkowości. Żaden z punktów nie może zostać pominięty. Najważniejsza jest dokładna, szczegółowa kontrola hamulców, zestawów kołowych, zawieszenia oraz oświetlenia zewnętrznego pojazdów, bo bezpieczny pociąg to widoczny pociąg. Takie badania zaczyna się już w nocy, gdy pociąg zbliża się do bocznicy kolejowej. Rewident taboru przyjmuje pociąg wykonując oględziny techniczne w trakcie jazdy, bo wtedy najłatwiej dostrzec wszelkie nieprawidłowości



– widać jak pojazd zachowuje się w ruchu, czy coś nie iskrzy, stuka, puka, wisi, czy coś się nie urwało. To jednak nie wszystkie zadania rewidenta - jest on także odpowiedzialny za ocenę czystości na zewnątrz i wewnątrz pojazdu.

Bycie rewidentem taboru to odpowiedzialne zadanie dla osoby, która jest sumienna i dokładna. Pan Tomasz wkłada w nią całe serce. Praca daje mu też dużo satysfakcji - codziennie czuje, że ma realny wpływ na zapewnienie bezpieczeństwa podróżnym. Po pracy relaksuje się najchętniej w ruchu – spacerując i organizując sobie wycieczki rowerowe.



ParkujiJedź
P+R

Warszawski
Transport
Publiczny



PARKUJ ZA DARMO*
I BEZPIECZNIE NA
P+R ŻERAŃ

Bezpośredni dojazd do metra | **Wygodne** przesiadki | **Dostępny** 24/7 | **Parking** monitorowany

*Dla posiadaczy biletów Warszawskiego Transportu Publicznego z wyłączeniem biletów 20-; 75- i 90-minutowych.

Warszawa

STOLICA
WYGODY

Fundusze Europejskie Program Regionalny
Rzeczpospolita Polska
Mazowsze. serce Polski
Unia Europejska Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego

Warszawa